

PEUGEOT 504 L

Je peugeot, je 504, toda...

Avtomobilске tovarne imajo že od nekdaj navado, da svoje izločbe popestrijo z vgrajevanjem različnih motorjev v enako pločevino. Običajno je vrstni red tak, da osnovni model po določenem času dobi še brata z močnejšim motorjem. Močnejši motor je v navadi tudi kadar avtomobil po nekaj letih življenja dobivajo „pomlajevalne injekcije“. Obratni vrstni red, ko osnovni model dobi sorodnika s slabotnejšim motorjem je pa silno redek. Praviloma gre za bolj ali manj „varčevalna“ primerke, ki stanejo manj že pri nakupu, namenjeni pa so tistim oznikom, ki se lahko odrečejo nekaterim lastnostim avtomobila vendar ne velikosti, prostornosti, udobju in racimo — skuhnjavi, da bi se vozili v levo s številko 504.

Zmanjšan pritisk

Že kar takoj velja povedati, da tovarna z manjšim, slabotnejšim motorjem ne privarčuje toliko, da bi bila cena vozila občutno nižja. Pač pa je pod pokrovom avtomobila za manj denarja manj muzike zato, da ne bi silil v zelje svojim dražjim in poskočnejšim prednikom. Tako je dobil peugeot 504 L 1,8 litrski motor z 79 KM (DIN) za razliko od dvo-litrskih motorjev „pravega“ 504, ki zmore z uplinjačem 93 KM, z neposrednim ubrizgavanjem pa 104 KM.

V tolažbo in poduk: „novi“ motor v „504 L“ je toliko star, kot peugeot 504. Ko se je „504“ pojavil leta 1968 je imel namešč tak 1,8 litrski motor in s 83 KM le 4 KM več od zdajšnjega „varčevalnega“ „504 L“.

Da tovarna ni preprosto uporabila kar svojega starega motorja, je „krivša“ želja, da bi bil „504 L“ cenejši tudi po nakupu. Tako so zmanjšali kompresijo na 7,5 : 1

in prebavo peugeota 504 L prilagodili navadnemu bencinu. Razlika 30 starih din v korist navadnega bencina sicer ni velika, toda pri polni posodi za gorivo je to že 1880 starih dinarjev in če povrh primerjamo še s porabo „pravega“ 504, porabi 504 L tudi sicer povprečno liter goriva manj na 100 kilometrov.

Dodajamo k temu še, da je peugeot 504 L namenjen vozniku, ki nima velikih zahtev po hitrosti in po poskočnih pospeških. Tak bo motor „504 L“ le redko gnil na meje zmogljivosti — tudi to se splača. Motor ima namreč že če je v vozilu samo voznik opraviti s tono in četrto tovora, kar je za 79 KM motorja, ki se ne vrtilo pretirano rad, velika teža. Skratka: poraba goriva pri 504 L se zelo spreminja glede na način vožnje in voznik z umirjenim nogo na pedal za plin lahko stanjša curek, ki toče v vplinjač.

Tudi konstrukcija motorja sama daje slutiti manjše stroške vzdrževanja in dolgo življenjsko dobo. Največji navor ima že pri 2500 vrtljajih v minuti, največjo moč že pri 5100 vrtljajih v minuti, in litrsko moč komaj 44 KM na liter gibne prostornine. Čeprav je motor v primerjavi s tehničnimi podatki večine sodobnih motorjev „pridušen“ pa peugeotov lev na „504 L“ le ni hroma raca; šestnajst sekund z mesta na 100 kilometrov in največja hitrost čez 150 km na uro so za sedanje z omejitvami posejane prometne razmere več kot zadovoljive in če k temu primaknemo še cvetočo bencinsko krizo, se zdi, da bo takšnih motorjev kmalu še več.

Prihranki pri podvožju

Pomanjkanje moči je tovarna delno prikrila s premišljenimi prestavnimi razmerji, ki se dobro

otepejo zmogljivosti motorja na eni strani in teži vozila na drugi. Prestavna ročica pri volanu je dandanes že kar redek pojav (pa še vedno stvar okusa), vsekakor pa manj spodbuja k pogostemu pretikanju kot pa po športu dišeče ročica med sedaji in je posmehom tudi nekako v skladu z mirnim značajem peugeota 504 L.

Voznjo miri tudi ropot motorja. Medtem, ko je peugeot 504 L do nekako 5000 vrtljajev v minuti tih avto, postaja motor pri višjih vrtljajih bolj nadležen, pri velikih hitrostih pa se mu pridruži še šumenje vetra ob karoseriji.

Preceljen del nizke cene avtomobila je tovarna pridelala pri podvožju. Namesto posamično obeljenih zadnjih koles, ki jih ima „pravi“ peugeot 504, je dobil „504 L“ spet togo premo, podobano po osvelem peugeotu 404. Kljub temu pa opustitev sodobne (in drage) tehnike ni tako občutna, toliko manj, če spet pomislimo na tistega umirjenega voznika. Dobre ceste se „504 L“ drži brez težav, pa tudi na slabi cesti na vzdolžnih vodilih dobro vodena toga premo odskakuje šele pri zelo ostrih vožnjah. Tudi pri hitri vožnji naravnost „504 L“ dobro drži smer.

Brez zime pa lahko ugotovimo tudi, da se „504 L“, tako kot drugi avtomobili z motorjem spredaj in pogonom na zadnja kolesa, ne izkaže na snegu in ledu.

Kot poprečno zahtevnega voznika ne bo veliko motila izguba, ki jo zaradi toge preme trpi lega na cesti, tako bo prenesel tudi nekoliko manj udobja. Slabšo zadnjo premo je zares čutili le na kratkih ostrih neravninah cestišča. Veliko manj smo bili zadovoljni z zavornimi. Za običajno zaviranje so sicer odlične in zelo dobro prijemljejo, pri ostrem zaviranju pa pokažejo svoje slabosti: prezgodaj blokirajo, najprej na zadnjih kolesih, potem pa še na







prednjih. Verjetno gre vzroka iskati v ne najbolj posrečeni odločitvi tovarna, da je cenejšemu 504 namenila tudi ožje (166 mm namesto 175 mm) gume.

Tudi z lahkotnim in natančnim volanom bi bili bolj zadovoljni, če bi bil manj posreden in ne bi zahteval tolikinega vrtenja — no, to je že stara bolezen velikih peugeotov.

Manj perja

Silno nerodno bi bilo, če bi bil najcenejši 504 enako opremljen kot dražje sorodstvo. Ne le zaradi nižje proizvodne cene, marveč tudi zavoljo konkurence v lastni hiši. Tako je tovarna 504 L oskubila tudi pri notranji opremlitvi. Po pravici povedano, je skubljenje bolj videti kot čutiti. Voznik bo prikrajšan za lepo oblaginjeno armaturno ploščo z okroglimi instrumenti, ki jo je zamenjala trda s hrupavo črno barvo premazana armaturno ploščo s pravokotnimi ne najbolj preglednimi instrumenti, kakršni so tudi v peugotu 304. Sicer pa oprema kar zadeva uporabnost ne bo pogrela. Tudi 504 L ima vse naprave, ki so v navadi pri avtomobilih srednjega razreda. Še najbolj moti velikanski pa vendar tenak obroč volana. In zgledno velik pepelnik je žal take sorte, da je več pepela v avtomobilu kot v pepelniku, zlasti ponoči, ko voznik težko najde luknjo v armaturni plošči.

Še nekaj dvomov na račun učinkovitosti gretja. Ko smo 504 L testirali, še ni bilo prave zime, vendar smo ročico za gretje že pri temperaturah blizu ničle pomikali tako daleč proti rdeči piki, da sumimo, da je povsem kos nizkim zimskim temperaturah. No, marsikaj je moč popraviti z zavaso na hladilniku motorja.



Kljub temu, da je tovarna pri „504 L“ varčevala, so sedeži še vedno udobni. Manj ugaja osiromašena, trda in s črnim lakom obarvana armaturna ploščo.

PRIMERJAJTE	peugeot 504 L	peugeot 504 GL	fiat 132/1600	opel rekord 1700	zastava 125 PZ/1500	chrysler 1600
Gibna prostornina (kubiki)	1796	1971	1592	1678	1481	1639
Moč KM (DIN) pri vrt./min	79/5100	93/5200	88/6000	60/5300	75/5000	80/5600
Cena (devize + dinarji)	12 005 FF 44 074,00	13 190 FF 51 636,15	1 274 400 Lit 36 745,90	7980 DM 51 527,80	53 511,75 din	11 153 FF 40 911,40
Približna vrednost v din (brez rep. in obč. davka)	84 890 din	96 480 din	68 980 din	98 930 din	53 510 din	78 830 din
Največja hitrost (km/h)	153	162	164	164	153	160
Pospeški (0—100 km/h)	16,2	15,0	12,7	21,4	17,4	18,9

Sedeži so prikrajšani za nastavitve višine in nagiba, kar je odlična posebnost „pravih“ „504“. Manjkajo tudi vgrajena naslonjala za glavo. Pa vendar, ni jim kaj očitati ne glede udobja, ne glede videza, in naslonjala je moč spuštiti do ležalnikov. Tovarna pri oblažjenju sedežev, preprogah iz tkanine in oblažjenju vrat ni varčevala, tako da se „504 L“ glede tega ne razlikuje od dražjih sorodnikov.

Kakorkoli že: peugeot 504 je tudi v izvedbi „504 L“ ostal udoben in prostoren potovalni avtomobil. Tudi prtljažnik je s 400 litri uporabne prostornine dovolj velik, kljub temu, da je za 100 litrov manjši kot v „504 GL“. Zaradi toge preme, ki zavzame več prostora, je namreč posoda za gorivo pomaknjena nekoliko višje v dno prtljažnika.

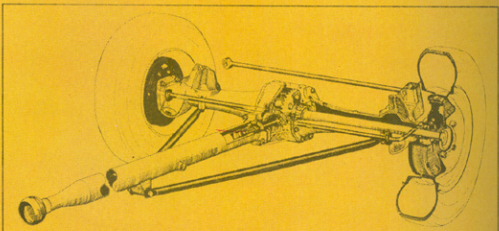
Oskubljenega peugeota 504 z zunanje strani prepozna samo kdor poje feferon, da bi imel — ostrejši vid. Tovarna se je (verjetno namerno) ognila manjvrednostnim kompleksom voznikov „poceni“ peugeota 504 in ga na ploščini prikrajšala samo za gumijaste rozete na odbijačih (lahko jih je dokupiti) in nekaj kromastih letov okoli oken. Še najbolj opazne je ploščica „L“ na zadku.



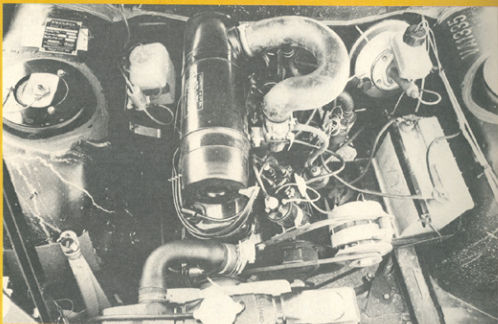
Peugeot 504 L je res oskubljen, toda še vedno „504“, vsaj po prostornosti in na oko. Po zmogljivostih in voznih lastnostih pa je bližje staremu peugeotu 404. Že dolgo je govora, da peugeotu 404 pripravljajo „naklepni umor“, vendar so ga doslej zvesti kupci vedno rešili (še vedno jih naredijo blizu 400 na dan). Mogoče je prav „504 L“ nov naklep zoper „404“, vsaj za „prehodno obdobje“, dokler mu ne najdejo neposrednega namestnika.

„Novi“ avtomobili, nastali s posmanenjem smetane z že znanih modelov, avtomobilskim gurmanom kljub nižji ceni niso pri sreči, vendar pa se je „504 L“ pojavil ravno v pravem času, času omejenih hitrosti in varčevanja z gorivom. Razlika v ceni napram dražjemu peugeotu 504 GL ima pri nas še to lepo lastnost, da se pri carini in davkih več kot podvoji, tako da je „504 L“ cenejši za dober milijon starih dinarjev.

Glede zavistnih sosedov pa — tisto ploščico „L“ na zadku je moč tudi sneti.



Medtem, ko imajo peugeot 504 GL in drugi dražji „504“ zadnja kolesa na sodobnih posamičnih obesah, je dobil „504 L“ spet togo premo. Ta je razmeroma dobro vodena s posebno nameščenimi dolgimi vzdolžnimi vodili, prečnim stabilizatorjem in Panhardovim drogom.

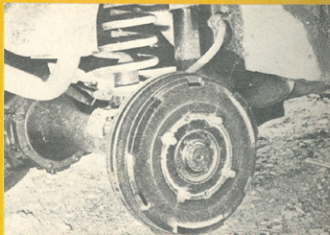


Peugeot 504 L je dobil 1,8 litrski motor prvih peugeotov „504“, ki tokrat zmore le 79 KM (DIN). Zadovolji t. tudi z navadnim bencinom.



Drobna pozornost: pod odprtino posode za gorivo je „lovilna“ posodica, ki preprečuje, da bi bencin stekal po laku.

Ploščica „L“ na zadku je poleg manjkajočih rozet na odbijačih in kromastih letov okoli oken edini zunanji znak varčevalnega „504“.



Namesto kolutnih zavor na zadnjih kolesih je „504 L“ dobil bobnaste zavore. Pri grobem zaviranju prehitro blokirajo.

TEHNIŠKI PODATKI

MOTOR: štirivaljni — štirivaljni — vrtni — nameščen vodoravno nad prednjo premo, najvišja za 499 v desno — vrtna in giba 84 x 81 mm — gibanje prostotomina 1738 kubikov — kompresija 7,5 : 1 — največja moč 79 KM (DIN) pri 5200 vrtljajih na minuto — literska moč 44 KM (DIN) — največji navor 14,5 kgm (DIN) pri 2500 vrtljajih v minuti — ožjona gred v 5 ločajih — stranaka odmična gred (varniga) — visoki ventil — glava iz lahke, blok iz sive litine (mokra pušč) — padajoči uplinjač solne 34 PRICA 9 z mrežnim čokom — mehanska črpalka za gorivo — marazni pod pritiskom, oljni filter v glavni točki — vodno hlajenje s črpalko in lematostom, ventilator s lematostno črpalko — svečke BC 44 KL, maršal 35 H5, champion N 9 V itd. — akumulator 12 voltov, 45 amperiskih ur — alternator 500 vatov.

PRENOS MOČI: motor sprejeda pogonja zadnji kolezi — inمولتا suha sklopota — štirinastopinski sinhronizirani menjalnik — prestavna ročica pri volanu — prestavna razmerja: 3,66; 2,17; 1,41; 1,0; vzvratna 3,74 — diferencial s hipoidnim ozobljenjem 3,88 : 1 (9/35).

KOLESA: platšča 5 J — 14, jeklena prešana — gume 160 RR 14 — pritisk sprejeda 1,7 zadnji 2,0 atm.

VOZ IN OBESJE: limuzina z 5 sedež — štiri vrata — samonosa karoserija — prednji kolezi na posamičnih obesih, prečna vodila, vzmetne noge, natezne opore, stabilizator — zadnji togi prenaša na vzdežnih vodilih, vijakčne vzmeti, teleskopski blažniki, Panhardov drog.

ZAVORE: spredja kolovna, zadnja bobnaste — servovaljni zavorne meči, omejalniki na zadnjih koleseh glede na obtežbo — dvokrožni hidraulični zavorni sistem — mehanska ročna zavora na zadnji kolezi, ročica med sedeži.

VOLAN: iz zobate telev — najdvi krog 109,16 metra (med zdvovlj 10,2 metra kline gladilnici) — 4,5 zavrtljaje volane od ene do druge smerne točke.

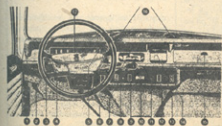
OPREMA: brisalnika na dve strani — električni parbrilni — ležajni sedeži — vzvratno ogledalo — dvanob — luč za vzvratno vožnjo.

MERE IN TEŽE: dolžina 4,48 m — širina 1,59 m — višina 1,46 m — medosna razdalja 2,74 m — kolotek spredaj 1,42 m, zadaj 1,23 m — najmanjša razdalja od tal 13 cm (obtežen) — prostornina prtljavnika 490 dm³ (tovarna) — uporabna prostornina 400 dm³ — teža praznega vozila 1150 kg — dovoljena obtežba 480 kg — dovoljena skupna teža 1540 kg — dovoljena teža prvokole brez zavore 580 kg, 7 zavoro 1300 kg.

VZDRŽEVANJE: posoda za gorivo 36 litrov — karter s filtrom 4 l, menjava na 5000 km — menjalnik 1,15 l, menjava na 10 000 km — diferencial 1,6 l, menjava na 30 000 km — mazanje podvozja na 5000 km, 7 mazala — hladilnik z grelcem 7,5 litra.

ZMOGLJIVOSTI: teoretična hitrost v 4. prestavi pri 1200 vrt./min 29,3 km/h — moč na tono praznega vozila (in v toni 75 kg) 64 KM (DIN), teža na KM 35,7 kg — moč na tono polno obtežena vozila 48 KM (DIN), teža na KM 20,8 kg — največja hitrost (tovarna) 154 km/h — pospešek 0 — 100 km/h: 16 sek. (tovarna)

1 — varovalke, 2 — odprtine za dovod svežega zraka, 3 — stikalna ročica žarometov v obliki za „per-bril“, 4 — kontanka ključavnica, 5 — ročica utripalnik v troboj, 6 — ravnanje zračenja in gretna, 7 — prestavna ročica, 8 — čok, 9 — stikalo brisalnikov, 10 — ura, 11 — vžigalnik, 12 — stikalo ventilatorja, 13 — ravnanje dovoda zraka, 14 — penelink, 15 — predal, 16 — odprtine zračenja in gretna, 17 — instrumentarna plošča z merilniki hitrosti, goriva, števcem in dnevnim števcem kilometrov, termometrom, voltmetrom in kontrolnimi lučkami pritisaka oja, ročne zavore, čoka, kratkih in dolgih luči.



NAŠE MERITVE

Pred meritvami je avto prevozil 6500 km. Meritve z dvema osebama, **Največja hitrost: 153 km na uro** (zalet 3 km, poprečje štirih meritv)

Pospeški
 0—40 km na uro: 3,5 sek.
 0—60 km na uro: 6,7 sek.
 0—80 km na uro: 10,6 sek.
 0—100 km na uro: 16,2 sek.
 0—120 km na uro: 25,9 sek.
 0—140 km na uro: 46,5 sek.

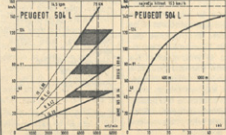
400 m brez zaleta: 19,4 sek (končna hitrost 108 km/h)
1000 m brez zaleta: 37,5 sek (končna hitrost 133 km/h)

Prožnost:
 kilometar za začetno hitrostjo 40 km/h v 4. prestavi **38,8 sek** (končna hitrost 126,5 km/h)

Poraba goriva:
 Najmanj 8,9 litra navadnega bencina na 100 km (zmerno nikoli hitreje od 100 km/h), največ 13,5 litra na 100 km (zelo ostra vožnja po ovinkastih cestah)
 Na avtomobilski cesti: 11,8 litra na 100 km (poprečje pribl. 120 km/h), oziroma 13,5 litra na 100 km (poprečje pribl. 140 km/h)
 Po mestu: 11,6 do 13,7 litra na 100 km
 Poprečna poraba na testu 12,2 litra na 100 km
 Poraba olja: 0,4 litra na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti
 kazalec na 60, resnična hitrost 56,5 km/h
 kazalec na 80, resnična hitrost 75,5 km/h
 kazalec na 100, resnična hitrost 95 km/h
 kazalec na 120, resnična hitrost 114 km/h
 kazalec na 140, resnična hitrost 133 km/h
 kazalec na 160, resnična hitrost 151 km/h

Peugeotu 504 z varčovalnim 1,8 litrskim motorjem pokaže sapa pri približno 6000 vrtljajih v minuti, ne naszednje tudi zato, ker je uplinjač naravno skopuško; tako je menjalnik preračunan na kompromis med željo za velikimi končnimi hitrostmi v posameznih prestavah („dolga“ menjalnik) in razmeroma šibkim motorjem v teži karoseriji, ki za dobre pospeške rabl „kratak“ menjalnik. Tako motor za zadovoljive pospeške zahteva vrtenje do konca, kar smo počeli pri meritvah, po drugi strani pa zmote tekočo vožnjo tudi pri pospeševanju do 4500 vrtljajev v minuti (35, 60, 84 km/h v spodnjih treh prestavah). Motor z največjim navorom nizko pri 2500 vrt./min se namreč počasnega vrtenja ne brani, le pomenjkanje moči je čutili, če mora iz nizkega števila vrtljajev pospešiti. Temu primerno so razporedili v porabi goriva: medtem ko je pri leni vožnji za tako težak avto razmeroma majhna, močno poraste pri ostri vožnji s pogostim vrtenjem do konca. Največja hitrost pri 5200 vrtljajih v minuti sme biti tudi trajna potovalna.



HVALIMO

Prostoma notranjost

Udobni sedeži

Dobro vzmetenje

Zadovoljiva lega na cesti (klobj togi premli)

Th avto hrazen pri veliki hitrosti)

Popolna oprema

Varčen pri gorivu (navaden bencin)

GRAJAMO

Zavore preimalu blokirajo

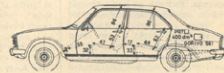
Preveč posreden volan

Velik in tanek obroč volana

Trda, neprijazna armatura plošča

Šum vetra pri veliki hitrosti

cena: 12005 FF in 44.074 din
 osnova za obč. in rep. davke: 61.456 din
 zavarovanje: obvezno: 1286 din
 kasko: brez franšize 11912 din, s franšizo 4000 din — 11676 din
 cestnina: 340 din
 proizvajalec: Societe anonyme des Automobiles Peugeot, Sochaux, Francija
 generalni zastopnik: Tehnoservis, Beograd, Brankova 13-15, predstavništva v republikah središčih



NOTRANJE MERE (prednji sedež v zadnji legli) v cm: širina pri kolokih spredaj 142, zadaj 140; širina prednjega sedeža 57, zadnje klopi 138; notranja dolžina od arm. plošče do zadnjega naslonja pribl. 177; pomik prednjega sedeža 19; odprtina vrat (višina/širina) spredaj 90/85, zadaj 90/65. Uporabna prostornina prtljavnika 400 dm³.